No. 1478 Zaterdag 27 April 1912. 29ste Jaargang.

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— met vooruitbetaling.
Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f. 0.50; voor elken regel meer 7½ cts.

BUREAUX VAN DIT BLAD
Redactie en Administratie
Oud No. 223. Nieuw No. 4.
Waterkant, Overzijde.

Es Courant aki ta sali tuer dia Sabra.
Su prijs di abonnement ta fl. 2,—pa tres luna pagá padilanti.
Pa lugarnan foi Curaçao, Bonaire, Aruba, St. Martin (P. H.), St. Eustatius i Saba fl. 10.— pa anja
Un numero sol fl. 0.15.
Anuncio di 1 te 7 regel f 0.50 cada regel mas 7½ cts.

Mac-Adam-wegen.

II.

Van verschillende zijden werd ons met de meeste stelligheid verzekerd, dat het eerste gedeelte van de Breedestraat van Otrabanda geheel voltooid is, m. a. w. geen verdere bewerking meer zal ondergaan, doch in den staat wordt gelaten waarin het nu is. Wij kunnen het niet gelooven. De redenen, die wij daarvoor de vorige week hebben aangehaald, mogen afdoende zijn. Wij kunnen het ook positief tegenspreken. Ons departement van Openbare Werken zou voor zijn goeden naam een werk niet aldus kunnen afleveren.

De Mac-Adam wegen, in hun eersten vorm, zooals wij die in ons vorig artikel beschreven hebben, voldoen voor het tegenwoordig verkeer beslist niet meer.

Hoe kan men dan bij die wegen de stofplaag tegengaan?

De meest primitieve wijze van stofbestrijding is wel de besproeiing met water. Het helpt uitstekend, maar ongelukkig voor heel korten tijd. In onze kolonie bovendien waar het water zoo kostbaar is en waar den geheelen dag een tropische zon de wegen blakert, zou deze methode nog veel duurder komen te staan dan in Holland, en feitelijk tot nagenoeg geen blijvend resultaat leiden. Het water verdampt even spoedig, als het er opgebracht wordt.

Om aan dit bezwaar tegemoet te komen, heeft men getracht, door toevoeging van andere stoffen aan het water, een meer duurzame uitwerking met de besproeiing te verkrijgen. Men kwam zoodoende tot de zoutoplossing. Door toevoeging van zout of zoutmengsels in het water verdampte dit na de besproeiing minder vlug. Feitelijk is deze methode hier tijdens de bewerking met de stoomwals in toepassing gebracht. Ook het zeewater, wat wij hier in overvloed hebben, laat een vetachtige laag na de begieting achter, die het uitdroogen eenigen tijd tegenhoudt. Evenwel om een *blijvend* gunstig resultaat te verkrijgen, zou ook deze besproeiing toch minstens dagelijks moeten herhaald, iets wat op den duur weer tot groote kosten aanleiding zou geven, nog afgezien van een ander bezwaar, dat door herhaalde begieting de bovenvlakte te veel zou losgespoeld worden.

Een ander middel, waarmede beter succès verkregen werd, bestond hierin, dat petroleum of andere olieachtige en bitumineuse stoffen in het sproeiwater werden opgelost. Het water doet hier slechts als hulpmiddel dienst. Na verdamping blijft de olielaag op den weg achter en verhindert het opwaaien van het stof. Langen tijd heeft deze wijze van stofbestrijding,— waaronder ook het bekende *Westrumiet* kan gerekend worden,— grooten opgang gemaakt. Naast inconveniënten er aan verbonden, werden er toch mooie resultaten er mede verkregen. Doch een blijvend succès had het evenmin.

In den laatsten tijd maakt men opnieuw propaganda voor een dergelijk middel, het z. g. *chloorcalcium*, een grijs bijproduct der sodafabrikatie, een middel, dat onschadelijk is, niet brandt noch vlekt. Ook tast het niet het schoeisel aan, noch het caoutchouc der wielbanden, noch de paardenhoeven. Dit chemisch preparaat is *hygroscopisch* d. i. het bezit de eigenschap, vocht uit de lucht aan te trekken. Uitgespreid over 't baanvlak, houdt het den weg vochtig genoeg om stofvorming tegen te gaan.

Doch dit middel heeft weer in zijn nadeel, dat hevige en langdurige regens de chloorcalciumlaag geheel en al wegspoelen, zoodat mitsdien in den regentijd vernieuwing noodig blijft. Maar bovendien wat dit middel aan werkloon door mindere besproeiing bespaart, verslindt het weer door de hoogere kosten, die zeker voor onze kolonie vrij aanzienlijk zouden zijn.

Een belangrijke verbetering ondergingen de gewone Mac-Adam-wegen, toen men op het denkbeeld kwam, de oppervlakte der wegen te teren met een soort koolteer en de naden tusschen de steenen aan de oppervlakte met teer of vloeibare asphalt op te vullen. Het maakt de deklaag waterdicht en 't stof, wat door slijtage van den weg ontstaat, wordt er belangrijk minder door. Doch min of meer zijn alle wegen aan slijting en beschadiging der afdekkende steenlaag onderhevig en zoo leverde ook deze bewerking der oppervlakte op den duur al evenmin een stofvrije weg.

Bij het toenemend verkeer, vooral sinds de automobielen in gebruik kwamen, begon men in te zien, dat het verreweg de voorkeur verdiende de stof*vorming* te voorkomen, in plaats van de stofplaag te bestrijden.

In sommige groote steden was het systeem der asphaltbestrating reeds in toepassing gebracht. Over een harde grintlaag wordt een laag vloeibare asphalt gelijkmatig heengespreid, die spoedig verhardde en in de eerste dagen met een laag zand voor beschadiging werd afgedekt. Of ook, wordt het asphalt *in poedervorm* over de steenlaag heen gestrooid en daarna met verhitte ijzeren walsen tot smelting gebracht en tegelijk ingeperst.

Voor het zachte geruischloos rijden en het voorkomen van stofvorming zijn deze wegen zeker het ideaal te noemen.

Op heel kleine schaal heeft men ook hier in vroeger jaren een proef er mede genomen. Nog ziet men op het binnenplein van het fort Amsterdam in de nabijheid van het Postkantoor een zwarte plek van asphalt op den oneffen klipgrond. Men zegt, dat de proef niet voldeed, omdat bij onzen tropische temperatuur het asphalt niet genoegzaam verhardt.

Elders daarentegen hoorde men de klacht, dat bij groote koude het baanvlak scheuren en barsten vertoonde. Nu echter bij langere ondervinding en de ontwikkeling der techniek hebben deze beide bezwaren geen reden van bestaan meer. Bij de bereiding wordt het asphalt op de plaats der bestrating zelve in een grooten ketel gesmolten en aan een groote hitte blootgesteld, om al het water en vluchtige stoffen, die er in voorhanden zijn, daaruit te verwijderen. Waar het asphalt geregeld gelijk hier, aan hooge temperatuur is blootgesteld, is die sterke verhitting beslist noodzakelijk. Verder zou hier op onze wegen asphalt moeten gebracht worden, waarvan het smeltpunt zeer hoog is, hetgeen men gemakkelijk verkrijgt door er zooveel grof gemalen kalksteen en zand bij het koken doorheen te mengen, als zonder nadeel voor de vastheid van het mengsel mogelijk is. Door die bijmengsels wordt die asphaltbedekking zoo elastisch, dat zij bij sterke verhitting zich vrij kan uitzetten. Nog een ander gunstig effect brengt deze toevoeging van zand en kalksteen tot stand, nl. dat de asphalt, die op zich zelf zeer brandbaar is, na die bijmenging niet meer ontbrandt. Hoe in de praktijk met deze wegen mooie resultaten verkregen worden, bewijst o.a. de prachtige druk bereden asphaltweg van ruim een uur gaans tusschen San Juan en Santource op Porto-Rico. Hoogsten zou het nog kunnen gebeuren dat bij felle hitte een *stilstaande* zwaarbeladen wagen eenige indruk van de wielen op den weg zou achterlaten. Doch ook dit bezwaar kan niet van zoo'n ernstigen aard zijn. Wanneer de stoomwals van tijd tot tijd er een reparatietoertje overheen maakt, zijn alle oneffenheden weer terstond verdwenen.

Het ligt ook voor de hand, dat dit materiaal hier in de kolonie goedkooper verkrijgbaar moet zijn dan in Europa. Betrekkelijk in onze nabijheid ligt het groote asphaltmeer *the Pich-Lake-of-La-Brea* op Trinidad en even bekend is het uitgebreide asphaltexport uit Venezuela van de *Bermudez-Asphalt-Compagnie* langs de uitvoerhavens Caño Colorado, Cristóbal Colon en Maracaibo.

***

Een ander systeem, dat de wegen uiterlijk veel op de asphaltwegen doet gelijken, doch in constructie daarvan geheel en al afwijkt, is de methode der *teer*-mac-adam wegen of van *geprepareerden* steenslag, eerst in Engeland en Amerika, en sinds lang ook in Holland met succès toegepast.

De grondgedachte van dit systeem is, de te verwerken verhardingsmaterialen met een stofbindend middel te vermengen, vóór deze op den weg ingewalst worden. Als verhardingsmaterialen kunnen de gebruikelijke steenslagsoorten dienen; voor het stofbindend middel neemt men een mengsel van teer en mastiek, waarvan de speciale bereiding en de verhouding der onderdeelen het geheim van den leverancier zijn. De samenstelling van het middel is een belangrijke factor voor het welslagen van dit soort wegen. Er zijn er gemaakt met een bindmiddel, dat te zeer de gewone koolteer nabij kwam en dus uitzweette en niet voldoende verhardde; anderzijds moet het middel ook weer niet te snel verharden, omdat dit de stofbindende eigenschap zou schaden.

Vóór dat bij de gewone steenslagwegen de nieuwe deklaag er op wordt opgebracht, wordt de oude verharding over 5 à 6 cM. diepte losgeploegd. Met het loskomende oude materiaal wordt de oude weg, die als fundeering voor de nieuwe deklaag dienst doet, weer onder behoorlijk profiel gebracht. Daarna wordt een 10 à 13 cM. dikke laag van geprepareerden basaltsteenslag van 4 à 6 cM. kantzijde gespreid, die na inwalsing met een dun laagje fijneren en eveneens geprepareerden basaltslag wordt afgedekt om aan de oppervlakte fijner naden te verkrijgen. Nadat de deklaag voldoende is ingewalst, wordt deze met het stofbindend middel (dus geen gewone teer) geheel overgeteerd, daarna met scherp zand ingeveegd, zoodat een dichte oppervlakte wordt verkregen en ten slotte wordt de geheele weg nog éénmaal overgeteerd, waarmede de deklaag voltooid is.

Na het laatste afteren, wordt er, om beschadiging van de oppervlakte te voorkomen, aanvankelijk een laagje dekzand overheen gestrooid, hetgeen na een paar weken dient verwijderd te worden, omdat dit op zichzelf aanleiding tot groote stofvorming kan geven.

Indien de teersteenwegen goed gebouwd worden, zijn ze bizonder mooi en duurzaam: ze hebben een zuiver vlakke en elastische rijbaan en een grooten weerstand tegen zwaar verkeer, hun afslijting is zeer gering (vooral als ze elk jaar overgeteerd worden) en de stofvorming is dientengevolge zoo goed als nihil. Door het verkeer heeft er natuurlijk slijtage plaats, maar aangezien bij de inwalsing bijna geen zand gebruikt wordt en de harde steenslag geen aanleiding tot beduidende stofvorming geeft, zijn ze door hun constructie op zichzelf volkomen stofvrij te noemen. Hoogstens kan er eenige stuiving plaats hebben door het opgebrachte vuil en afval, hetgeen door reiniging moet verwijderd worden.

De groote duurzaamheid van den teersteenslagweg is in de eerste plaats te danken aan de waterdichtheid van de deklaag. Deze deklagen laten niet het minste door, al het opvallende water wordt zijdelings afgevoerd, zoodat geen verweeking of uitlooziing van de fundeeringslaag mogelijk is. Voorts is er door de afwezigheid van stof bij een behoorlijke reiniging ook geen kans op slikvorming.

Zooals reeds gezegd, is het voor een goed onderhoud noodzakelijk, dat de wegen ééns of tweemaal per jaar worden overgeteerd, waarbij dan tegelijk zoo noodig kleine herstellingen zijn uit te voeren. Uiterlijk heeft na verloop van een jaar een dergelijke weg veel overeenkomst met een asphaltweg, hij is echter elastischer en veel goedkooper. En dit laatste is wel de mooiste eigenschap van den teersteenslagweg: bij is betrekkelijk goedkoop; natuurlijk duurder dan de gewone mac-adamwegen, maar een nieuwen deklaag van geteerden basaltsteenslag, dik 10 c M., kost nog slechts f 1.75 per M² hetgeen voor een stadsweg toch zeer goedkoop is te noemen.

Een belangrijk onderdeel van deze techniek, is 't bereiden van den steenslag. Nadat de steenslag in de zon goed is gedroogd, wordt deze in poreuze ijzeren manden geschept en in het bindmiddel gedompeld; zoodra alle steenstukken met het bindmiddel omkorst zijn, wordt het materiaal op hoopen geworpen, waar het volgens sommigen een paar dagen dient te liggen, elders echter wordt het materiaal nat verwerkt, hetgeen ongenschijnlijk een betere vulling der holten tusschen de steenstukken bij het inwalsen bevordert. Want dit moet het resultaat van het walsen zijn: alle holten en poriën tusschen de steenstukken moeten met bindmiddel gevuld worden, zoodat een compacte en zich verhardende massa gevormd wordt. Alleen dan zal dit soort wegen in elk opzicht voldoen, als ze goed ingewalst worden; de steenstukken moeten onderling vast aan elkaar sluiten, want het afdekkende zand mag geen vulstof voor deklaag worden, omdat, ten einde de stofvorming te voorkomen, geen zand in de verharding aanwezig dient te zijn, althans, zoo weinig mogelijk. Om deze reden wordt ook thans niet meer als vroeger zand bij de omkorsting van den steenslag gebezigd.

In tegenstelling met den aanleg van andere steenslagwegen wordt bij deze deklagen geen water toegepast; het kan er zelfs volstrekt niet bij gebruikt worden. Bij regenachtig weer kunnen deze wegen dan ook niet ingewalst worden, het bindmiddel pakt dan niet, de steenstukken nemen dan geen vasten stand in; bij goed weer en naar den eisch uitgevoerd, leveren ze echter mooie, sterke en elastische verkeerswegen op. Het is te voorzien dat op den duur deze methode een zeer ruime toepassing zal vinden, want de duurdere aanleg wordt vergoed door veel langeren levensduur in vergelijking met de gewone steenslagwegen. Ook de volksgezondheid zal er ongetwijfeld zeer door gebaat worden.

Landbouw-Organisatie.

Wat betreft de organisatie van de afdeeling onderwijs, aan het hoofd ervan behoort een ambtenaar te staan, die met niets anders dan met de behartiging der belangen van het landbouwonderwijs belast is. Indien men het onderwijs alleen als bijbaantje aan eenige ambtenaren der andere afdeelingen overlaat, komt er niets van terecht. Zij zijn dikwijls afwezig; en aangezien zij in de eerste plaats met ander werk belast zijn, zouden zij niet voldoende aandacht aan het onderwijs geven. Is daarentegen een ambtenaar met de leiding van de afdeeling onderwijs belast, dan kan hij zeer goed van de diensten der technische ambtenaren gebruik maken, die in hun speciale vakken les kunnen geven. De inrichting der lessen, de verdeeling der lesuren en dergelijke regelingen kunnen dan door het hoofd van de afdeeling onderwijs in overleg met de betrokken ambtenaren worden vastgesteld.

Het zal van de inrichting van het onderwijs afhangen of daarbij nog andere speciale krachten noodig zullen zijn.

Waar de overige afdeelingen van het departement voldoende bezet zijn, komt mij dit onnoodig voor: overigens zou, zoo noodig, een ambtenaar van de afdeeling technische adviezen aan den leider van het onderwijs toegevoegd kunnen worden, bv. om met eerstgenoemde les te geven aan de normaalschool, of aan een afzonderlijke cursus voor onderwijzers.

Behalve het laatstgenoemd onderwijs, kan het landbouwonderricht gescheiden worden in dat voor den grooten en dat voor den kleinen landbouw. Het eerstgenoemde zal moeten worden ingericht als een school of leercursus voor aanstaande opzichters. Aan het hoofd ervan staat de leider van het onderwijs. De lessen in de technische vakken worden gegeven door de ambtenaren van den centralen staf van het landbouwdepartement. Verder zullen enkele andere krachten als leeraren moeten optreden. Zoo zou b.v. een ambtenaar van het bouwdepartement de bepoldering, bouw van woningen, sluizen enz. moeten behandelen; een ambtenaar van het immigratie-departement les geven in inlandsche talen (Maleisch, Javaansch, Hindostansch) een ambtenaar de wetten, waarmede een plantagedirecteur te maken heeft, kunnen behandelen; een landmeter kunnen optreden als leeraar in het opmeten en waterpassen.

Het theoretisch onderwijs dient aangevuld te worden met practische lessen in den tuin, waar bewerkingen, die wat meer vaardigheid vereischen als oculeeren, rubber tappen, snoeimethoden en dergelijke worden aangeleerd.

Een leergang van twee of drie jaar zal voldoende zijn; daarna komt nog een jaar practische werkzaamheid, als leerling-opzichter op Slootwijk.

De opleiding voor den kleinen landbouw moet een geheel ander karakter dragen. Voor zoover zij niet in de scholen door onderwijzers geschiedt, zou zij kunnen bestaan uit de oefen-cursus in den tuin. De aspirant-landbouwers worden tot een ploeg bijeengevoegd, die de gewone tuinwerkzaamheden verricht, onder leiding van een afzonderlijk daarvoor aangewezen opzichter; het praktisch onderricht kan dan nog met wat lageronderwijs en eenig technisch-onderricht aangevuld worden. Voor de werkzaamheden zouden de jongelieden betaling ontvangen, gedeeltelijk voor hen op een spaarbankboekje vast te zetten.

Van beide onderwijsinrichtingen zal partij getrokken kunnen worden voor de recruteering van nieuw personeel voor het departement. Er moet op gerekend worden, dat er op den duur aan het departement plaatsen open komen, doordat detacheeringen eindigen en ook, doordat de werkzaamheid van het departement zich over de districten uitbreidt. De nieuw benoodigde krachten voor afdeelingen als de proef-plantage Slootwijk en de afdeeling technische adviezen zullen gekozen kunnen worden uit de leerlingen van de landbouwschool. Komen daaronder jongelieden van buitengewonen aanleg voor, dan zouden deze wellicht, met steun van het Gouvernement, in Nederland kunnen gaan studeeren. Dergelijke studiebeurzen zouden echter niet geregeld verleend moeten worden, maar alleen, wanneer er zich eventueel eens een bijzonder geval zou voordoen. Op deze wijze zal het misschien mogelijk zijn op den langen duur het departement met krachten, uit de West Indische koloniën zelf afkomstig, te bezetten.

Onder de leerlingen van den opleidingscursus van den kleinen landbouw zouden de krachten ter aanvulling van het mindere personeel

kunnen worden gezocht, b v. amanuensis, helpers, voorlieden voor den tuin en voor demonstratievelden.

Een organisatie voor de afdeeling onderwijs is thans nog niet te geven; zij zal afhangen van het ontwerp, dat in overleg met een Nederlandschen deskundige op het gebied van landbouwonderwijs ware op te maken.

Globale raming van de onkosten eener volledige organisatie van het Departement van den Landbouw in Nederl. West-Indie. (*

Directeur van den Landbouw in Nederlandsch West-Indië.		f 9000,—
Bureau.		
1 bureauchef	f 5000,—	
1 adjunct-commies	1500,—	
1 klerk	800,—	
1 surnumerair	400,—	
2 machine-schrijvers	600,—	
1 bode	360,—	
schrijfbehoeften, meubilair	1200,—	
Bibliotheek	1000,—	
Drukwerken (bulletin)	1800,—	
		12660,—
Landbouwraad.		
Reiskosten der leden	f 1000,—	
Bureaukosten	600,—	
Onkosten verbonden aan de uitgave van een plantersblad	1500,—	
		3100,—
Proefstation.		
Plantkundige	f 5000,—	
Entomoloog	5000,—	
2 amanuenses	1500,—	
Scheikundige	7000,—	
Technoloog	5000,—	
2 amanuenses	1500,—	
Instrumenten en chemicaliën	1800,—	
		26800,—
Boschexploratie.		
Houtvester	f 6000,—	
2 opzichters	3000,—	
Proefnemingen	10000,—	
		19000,—
Handelsconsulent		6000,—
Veedeskundige.	f 6000,—	
Opzichter	1500,—	
Fokstation voor vee, aankoop en onderhoud van fokstieren	3000,—	
		10500,—
Technische adviezen.		
1 adviseur voor den grooten landbouw	f 5000,—	
2 adviseurs voor den kleinen landbouw	5000,—	
2 helpers	1200,—	
Demonstratievelden v. grooten en kleinen landbouw	8000,—	
		19200,
Landbouwonderwijs.		*Pro Memorie.*
Proefplantage.		
1 hortulanus-gezagvoerder	f 3000,—	
2 opzichters	3000,—	
arbeidsloonen, aankoop v plantmateriaal, gereedschappen en materialen	25000,—	
		31000,—
Slootwijk afgevoerd van de begrooting		
Totaal Suriname		f 137260,—
Curaçao.		
Landbouwkundige	f 3300,—	
Bureaukosten, boekwerken en tijdschriften	250,—	
Onderhoud van den tuin op Cas Chiquito	2500,—	
Opzichter op Mundo Novo	306,—	
Proefnemingen met cultures	3000,—	
Maatregelen in het belang van veeteelt en pluimveefokkerij	1000,—	
Totaal Curaçao		10356,—

RECAPITULATIE

Suriname	f 137260,—
Curaçao	10356,—
Totaal-Generaal	f 147616,—

*) Aangenomen wordt, dat deze organisatie eerst over eenige jaren bereikt kan worden. Voor de salarissen zijn gemiddelden tusschen maximum en minimum uitgetrokken behalve voor dat van den Directeur.

Landbouw-Varia.

AGAVECULTUUR IN BRAZILIE.

De in Brazilië voorkomende agavesoort, „piteira" genaamd, is de *Furcroya gigantea*, welke in Indië, Centraal- en Zuid-Amerika inheemsch en dezelfde soort is als de inlandsche *pita* onzer kolonie. Zij lijkt zeer veel op de Mexicaansche sisal en wordt voor dezelfde doeleinden gebruikt, daar de elastische lange vezels groot weerstandsvermogen hebben en dus buitengewoon geschikt zijn voor de vervaardiging van zakken, matten, borstels, enz. In den koffiestaat São Paolo komt de piteiravezel vooral in aanmerking voor de fabricage van zakken.

De cultuur van de piteira wordt in Brazilië voorloopig op kleine schaal uitgeoefend en wel bij Valença in den staat Rio, Santa Maria Magdalena in Minas Geraes en in San Sebastião do Caby in Rio Grande do Sul. De laatste staat produceerde in 1908, volgens de officieele statistiek, 116.200 KG. piteira, welke in de uitvoerhaven 500 reis per KG. opbracht. De piteira komt echter overal in Brazilië voor en aangezien de plant geene hooge eischen aan den grond stelt, zou zij zich zeer goed leenen voor de bebouwing van gronden, die door de aanhoudende beplanting met koffieboomen uitgeput zijn. De productiekosten van de vezels kunnen ook nog belangrijk verminderd worden, daar uit de overblijvende plantendeelen goede alcohol kan gestookt worden, welke na gedenatureerd te zijn b. v. als brandstof voor landbouw- en andere machines zou kunnen worden gebruikt.

Men acht het waarschijnlijk, dat, zoodra de piteiracultuur in Brazilië zulk een omvang heeft aangenomen, dat het mogelijk zal zijn de vezels steeds voor minder dan 600 reis per KG, te leveren en daarmede de jute van de markt te verdringen, niet alleen de binnenlandsche behoefte geheel gedekt zal zijn, maar ook de naburige Argentijnsche markt zal kunnen worden veroverd.

EEN NIEUW VLECHTMATERIAAL.

GEKNOOPTE MANILA-HENNEP.

Een artikel, dat eerst sedert betrekkelijk korten tijd uit de Philippijnen wordt geëxporteerd, is de z. g. *knotted hemp*, die bestaat uit de goede kwaliteit Manila-hennep, mooi wit van kleur, waarvan de vezels door middel van een kleinen knoop tot lengten van soms 300 M. verbonden zijn.

Dit artikel wordt voornl gebruikt in de *dameshoeden-industrie en wel in plaats van stroo.*

De hennep wordt in hoofdzaak samengeknoopt in de provincie Batangas, waar zich vrouwen en kinderen met dit werk bezighouden. Per week wordt daar ongeveer 2.500 KG. gefabriceerd. In het begin van deze industrie werden door Europeesche industrieelen de ledige klossen van de weefgetouwen naar de Philippijnen gezonden, om daar gevuld te worden, maar daar op deze wijze de contrôle op het afgeleverde product uiterst moeilijk was, werd overgegaan tot het verzenden in strengen.

In het fiscale jaar 1910 werd uit de Philippijnen geëxporteerd voor eene waarde van $ 252.149 en in de eerste negen maanden van het fiscale jaar 1911 (Juli 1910—April 1911) reeds voor $ 442.631 van deze *knotted hemp.* De voornaamste koopers zijn Zwitserland, Groot-Britannië en België. Wel eigenaardig is het, dat, terwijl de Manila-hennepprijzen belangrijk zijn gedaald, de prijs van de *knotted hemp* niet noemenswaardig aan schommelingen onderhevig is geweest en zich op f 1.25 per KG. heeft weten te handhaven.

Ernstige concurrentie wordt voor deze industrie verwacht van Japan, dat zich ook op de bereiding van dit product toelegt en waar de arbeidskrachten zooveel goedkooper zijn dan op de Philippijnen.

Zeer waarschijnlijk zou de fabricage van dit artikel ook wel iets voor Java (misschien ook voor Curaçao?) kunnen zijn, daar de sterkte van de vezel van minder belang, maar de kleur van het product hoofdzaak is.

CASCALOTE-DIVIDIVI.

In het district Uruapan (Michoacan) Z. W. México, dat tevens bekend staat om de goede hoedanigheid van de koffie, die daar geoogst wordt, had een correspondent van Afdeeling Handel gelegenheid om een onderzoek in te stellen naar den handel in cascalote, een looimateriaal, dat in West-Indië *dividivi* genoemd wordt en de vrucht is van een boom van denzelfden naam.

De jaarlijksche aanvoer van cascalote op deze markt wordt geschat op ongeveer 120.000 KG. en heeft voornamelijk plaats uit het district Apatzingán en een deel van het district Uruapan, die beide in den staat Michoacan zijn gelegen.

Bijna de geheele hoeveelheid wordt verkocht naar Leon, Aguascalientes, Saltillo en Guanajuato.

De inkoopsprijs bedraagt 90 centavos à $ 1.— per arroba (11½ KG.) en de verkoopsprijs bedroeg medio Januari l.l. $ 1.12 à $ 1.25 per arroba.

De aanvoer geschiedt in de maanden December, Januari en Februari.

De cascalote van deze streken wordt door de leerlooierijen zeer geprezen om hare goede hoedanigheid als looimateriaal.

Eene firma met hoofdkantoor te San Francisco (Californië) wil dan ook trachten den geheelen voorraad in Uruapan op te koopen om alles naar de Vereenigde Staten van Amerika uit te voeren.

Het bovenstaande bericht, ontleend aan de „Handelsberichten", kan voor onze kolonie van groot belang worden. Zelden wordt onze dividivi hier in de kolonie voor een hoogeren prijs dan 6 cts. per KG. opgekocht.

Op de beurs van Hamburg staat ze in den laatsten tijd tot 9 Mark per 50 KG. genoteerd. Men ziet 't enorm verschil in prijs met de cascalote van Zuid-Mexico, waar de inkoopprijs tot 20 cts. per KG. bedraagt.

Tot nu toe is de markt van San Francisco noch via New-York noch via Colon wegens de groote vrachtprijzen voor onze dividivi bereikbaar. Ook voor dit artikel kan dus de opening van het Panama-kanaal een ware opkomst worden. Het wordt nu al tijd om door het inwinnen van informaties en het aanknoopen van relaties zich daarop voor te bereiden.

Aan de Afdeeling „Handel" van het Departement van Landbouw Nijverheid en Handel 36 Lange Houtstraat den Haag wordt aan belanghebbenden den naam dezer firma in San Francisco meegedeeld.

CORRESPONDENTIE.

Saba 31 Maart 1912.

Hetgeen ik te schrijven heb, heeft wel niet veel betrekking op Saba—of het zou moeten wezen, dat het geschreven wordt, uit spijt, dat Saba's baai geen kans heeft een wereldbaai te worden — doch in ieder geval is het niet van belang ontbloot.

In mijn laatste Correspondentie schreef ik over de grootsche plannen die de Deensche regeering heeft met St Thomas met het oog op de opening van het PanamaKanaal.

Ter aanvulling, en tevens ter Correctie van enkele onnauwkeurigheden het volgende:

De Minister van Financien Neergaard heeft de Rigsdag een nota aangeboden waarin concessie wordt verleend aan een Maatschappij, waarvan Prins Waldemar eerevoorzitter Admiral Richelieu en Captain Cold, oud–Gouverneur van de Deensche West Indiën onder hare directeuren zijn.

De concessionarissen vragen concessie om de haven uit te baggeren en de inhammen binnen de grenzen der haven te dempen, om pakhuizen te bouwen en een havenhoofd te maken, waar langs de schepen kunnen vastmeren en hun goederen lossen.

Verder een dok te bouwen, dat schepen van minstens 15,000 ton met een diepgang van 9½ M. op kan nemen.

Dan een electrische centrale voor licht en krachtontwikkeling, koelhuizen, waterwerken, tramwegen en een installatie voor Draadlooze Telegraphie.

Ten laatste werd verzocht, de invoerrechten voor de havens van St. Thomas en St Jan bij de wet af te schaffen zoodat zij vrijhavens worden zouden.

In ruil voor de 99-jarige Concessie voor de uitsluitende exploitatie van de haven, zijn de concessionarissen verplicht aan de koloniale schatkist van St Thomas en St. Jan 33⅓ perc. af te staan van de inkomsten, gedurende de eerste tien jaren na inwerkingtreding van de wet, die de invoerrechten afschaft.

De kosten van het geheele werk zou den wezen ten bedrage van 30,000,000 kronen.

Grootsche plannen, inderdaad! En de Minister schijnt ze een warm hart toe te dragen, want zijn hoop is op St. Thomas, als belanghebbende bij het te openen Panama Kanal, gevestigd. Dit blijkt uit den loop van een interview, dat de Correspondent van een groot blad met hem had, en waarin hij verklaarde, dat St. Thomas de hoop gaf een West Indisch *Singapore* te worden, en dat Denemarken zelfs geen honderd millioen dollar zou aannemen voor de verkoop van deze eilanden.

En nu weer eens een nuchtere beschouwing van den Sabaneeschen Rotsbewoner, die zijn Forth- en Ladderbay zoo graag zou metamorphoseeren in een St. Annabaai, om Holland de eer te geven het groote wereldverkeer te dienen!

We stellen ons op in de Windwardside, gewapend met een flinken kijker en kijken in het ruime sop in de richting Noord Oostpunt van het eiland. Wat zien we daar?

Al Steamers! Diepgeladen en hoogopliggende groote en kleine, passagiers en cargo—steamers.

Twee, drie tot zelfs vijf en zeven, op één dag.

Van Noord–Amerika, Midden Amerika, de Zuid–Amerikaansche kust, Europa, de Windwardeilanden.

En die allen, van — en naar, en om, en over, en langs, ten Noord en ten Zuid... ... St. Thomas.

Het geeft je een idee van een Dam of Beursplein, waar de tramcars van alle richtingen te samen komen en men vraagt zich af, hoe het mogelijk is, dat in dit stukje zee zoo'n drukke passage is.

Breng dit steamer–gegrimmel rond St. Thomas in verband met de concurrentie van alle mogendheden, die ieder voor zich naar de wereldklandizie streven bij de voltooiing van het Panamakanaal en besluit daaruit de kansen voor de haven van St Thomas, om als ideaalhaven gezocht te worden.

Eerstens. St. Thomas is nu reeds een gezochte haven voor verschillende lijnen, vooral voor de Duitsche stoomschepen.

Zal dit „in nieuwe vorm gegoten" nog meer zijn.

Daarbij, waar de Duitscher zoekt met zijn practischen zin en vervooruit— en doorzienden blik in handelszaken, de Duitscher met zijn alomverspreide handelshuizen en de alomtegenwoordigheid van zijn agenten, de Duitscher, kunnen we bijna zeggen, die den wereldhandel domineert—daar ligt de toekomst. Duitschland zal St Thomas groot maken, en een groote, zoo niet de grootste rol doen spelen in de regeling van het verkeer na de opening van het Panama-kanaal.

Ten tweede. Door de verschillende stoom- en zeilverbindingen met Amerika, Noord-Zuid- en Midden- en de andere eilanden, groote en kleine Antillen, zullen de transportgoede ren van die streken naar den Westkant van Zuid Amerika en vice versa, snel en goedkoop viâ St. Thomas naar hun plaats van bestemming kunnen verzonden worden.

Ten derde. De lijners van Europa op het Panama–kanaal vinden St. Tomas als een punt op de rechtelijn hunner richting.

Ten vierde. Als kolenstation zal St. thomas goedkoop kolen kunnen leveren, daar de N-Amerikaansche kolenschepen slechts een korte reis te maken hebben om ze aan te voeren.

Deze en meerdere zijn de voordeelen voor St Thomas, het tegenovergestelde, geen kleine nadeelen voor de Curaçaosche St Annabaai, in de berekening der kansen, wie het meest van het kanaal zal profiteeren.

Wil Holland er bij zijn, om ook zijn slaatje er uit te slaan, het moet onmiddelijk aanpakken Curaçao's haven te prepareeren, of te wel: het vischt achter het net op zee, en het ziet het gras voor de voeten weggemaaid te land.

Kon ik hier mijn Forthbay maar omscheppen in de prachtige Cur. St. Annabay, het ware All right! Nederland zou hier zeker en gewis zijn „Singapore" krijgen of beter nog de „Golden Rock" die het nog geen anderhalve eeuw geleden in deze conterye had.

Misschien heeft Saba een toekomst als gezondheidsetablissement en luchtkuuroord.

Er heeft hier dezer dagen weer een groote Exodus plaats gehad.

Met de sloep „Ethel" zijn 18 mannen van hier vertrokken om in Amerika de dollar te maken. Onder hen schoener–ingenieurs, stuurlieden, matrozen, werklui.

Binnenkort zullen zich weer een aantal inschepen.

Zoo voortgaande, blijft er op het laatst geen enkele manuelijke inwoner meer over. Waren hier burgemeesters te benoemen of gemeenteraadsleden af te vaardigen, zou een of anderen dag misschien gebeuren, wat zoolang nog niet geleden in Amerika plaats had, dat er dames aan het roer kwamen. Doch alléén, door de afwezigheid van de heeren.

„Wat 'n modern Saba" zou men dan zeggen! Doch tot nu toe zijn het nog steeds:

Deux noms bien étranger de se trouver ensemble.

Ingezonden Stukken.

HET OORDEEL VAN EEN DESKUNDIGE

over het toekomstig wereldverkeer op zee.

De Heer H. P. DE VRIES was zoo goed het volgend hoogst belangrijke artikel uit 't „Berliner Tageblatt" voor de „Amigoe" te vertalen, en plaatste er de volgende inleiding boven:

In de mail-editie van 't „Berliner Tageblatt" van 28 Maart j. l. komt een artikel voor over het Panamakanaal van de hand van den Heer Albert Ballin, de „generaldirector" der Hamburg-Amerika Lijn, die het op verzoek van de redactie van het dagblad schreef.

Het feit dat Ballin, zonder twijfel de geniaalste persoonlijkheid op scheepvaartgebied, zich niet positiever uitdrukt dan hij in dat artikel doet, bewijst m. i. ten duidelijkste hoe moeilijk het is met eenige zekerheid voorspellingen te doen omtrent het verkeer, dat na de opening van het Kanaal zal ontstaan.

Eene vertaling van het artikel van den Heer Ballin zal Uwe lezers wellicht interesseeren:

„Het is eenigszins lastig om gevolg te geven aan het verzoek van het „Berliner Tageblatt" om mijne opinie te geven aangaande de waarschijnlijke resultaten van de opening van het Kanaal. Dat het Panamakanaal, evenals iedere nieuwe groote verkeersweg, wijzigingen in het wereldverkeer zal teweeg brengen, valt niet te betwijfelen — de vraag is maar, welke soort wijzigingen zullen dat zijn. Tevens staat vast, dat vele stoomvaart–maatschappijen zullen trachten door het Panamakanaal een nieuw arbeidsveld te vinden, daar immers de ondervinding er op wijst, dat het ontstaan van nieuwe verkeerswegen ook het speculatieve element doet geboren worden, dat meent kansen op groote winsten te zien. Engelsche, Duitsche maatschappijen en ook die van andere naties verklaren reeds, dat zij de kwestie bestudeerd hebben en de oprichting van nieuwe lijnen door het kanaal hebben besloten. Zoo zeer serieus behoeft men intusschen deze beweringen niet op te vatten. In veel gevallen vindt hier dezelfde bedoeling uitdrukking, die men heeft, als men, door zijn paraplui op een stoel te leggen, denkt daarmede een plaats te bespreken.

Met deze opmerking zou ik echter niet gaarne de beteekenis van het kanaal willen afbreken. De beteekenis voor het wereldverkeer en vooral de beteekenis voor het verkeer van de Vereenigde Staten met de West-Kust van Zuid-Amerika, blijkt het beste uit de volgende tabel, die de verschillen in afstanden duidelijk weergeeft.

AFSTANDEN VAN HAMBURG.

	Door de Str. van Magelhaen	Door 't Panama kanaal	Door 't Suez kanaal	Langs Kaap de Goede Hoop
Naar de Westkust van Amerika:				
Valparaiso	9285	7731	—	—
Iquique	10056	7144	—	—
San Francisco	14075	8402	—	—
Naar Oost Azië:				
Manila	—	14621	9908	13238
Hongkong	—	14570	10040	13466
Klautschou	—	13924	11142	14568
Yokohama	—	12923	11757	15183

AFSTANDEN VAN NEW-YORK.

	Door de Str. van Magelhaen	Door 't Panama kanaal	Door 't Suez kanaal	Langs Kaap de Goede Hoop
Naar de Westkust van Amerika:				
Punta Arenas	7022	6031	—	—
Valparaiso	8447	4606	—	—
Guayaquil	10385	2851	—	—
Panama	11025	2028	—	—
San Francisco	13237	5277	—	—
Naar Australië:				
Sydney	12701	9707	13437	13015
Honolulu	13400	6696	—	—
Naar Oost Azië:				
Manila	—	11496	11532	13570
Hongkong	—	11445	11664	13798
Schanghai	—	10809	12489	14623
Yokohama	—	9798	13381	15515

Allereerst ziet men de verkorting der route tusschen de Amerikaansche havens aan Atlantischen Oceaan en Stille Zuidzee. Bulkgoederen en zeker een groot deel der stukgoederen zullen den langen weg over het Amerikaansche continent niet meer afleggen, maar den zeeweg kiezen, die zonder twijfel goedkooper zal zijn.

Vraagt men mij naar de beteekenis van het kanaal voor de Duitsche scheepvaart, dan moet men in de eerste plaats bedenken, dat het verkeer tusschen Amerikaansche havens onderling, ingevolge de bepalingen der Amerikaansche wetten, niet dan onder Amerikaansche vlag geschieden kan. Daaruit volgt weer, dat men met stelligheid kan beweren, dat de Amerikaansche handelsvloot zich in de toekomst sterk zal uitbreiden en van onzen kant zou het dwaas zijn die uitbreiding niet met vreugde te begroeten. De niet Amerikaansche stoomvaartmaatschappijen hebben zonder twijfel buitengewoon veel bij gedragen tot den grooten bloei van de Vereenigde Staten en de Vereenigde Staten moeten hun daarvoor buitengewoon erkentelijk zijn. En toch worden die maatschappijen voortdurend lastig gevallen en zij moeten er zich bij neerleggen, dat de regeering der Ver-

eenigde Staten laat onderzoeken of die maatschappijen het recht hebben buiten Amerika overeenkomsten te treffen, die slechts ten doel hebben onderlinge verlies brengende concurrentie te vermijden. Met het oog hierop is het zeer te wenschen, dat er spoedig een groote Amerikaansche koopvaardijvloot moge ontstaan, opdat de Vereenigde Staten het bedrijf in zijn vollen omvang mogen leeren kennen en het belang en nut van eene vloot hoe langer hoe meer leere inzien.

Met zekerheid is te zeggen, dat een gedeelte van het Europeesch verkeer naar de Westkust van Amerika door het kanaal zal trekken en dat ook het groote salpetervervoer tendeele door het kanaal zal gaan. De grootte der beweging zal natuurlijk van het kanaaltarief afhangen. Het gezond verstand der Amerikanen in practische zaken maakt, dat men er op rekenen kan, dat het tarief niet zoo hoog gesteld zal worden, dat het verkeer, waarop men prijs stelt, zou worden buitengesloten. De berekening van het tarief is hoogst eenvoudig. Het *meerdere* aan kolen, gages, tijd, assurantie enz. via Magelhaen is licht na te gaan en het tarief zou zoo bepaald moeten worden, dat de reeder voordeeliger zijn schip via Panamá kan zenden.

Men heeft gepubliceerd dat ik van plan zou zijn, Panamá te bezoeken. Natuurlijk is dit bericht onjuist. Zonder twijfel zou het een amusante reis zijn, maar het nut uit een zakelijk oogpunt zou niet in verhouding staan tot het tijdverlies. Zulk een reis moet interessant zijn voor den ingenieur, die het nieuwe werk met kennis van zaken kan bezien.

Intusschen had ik het genoegen met kolonel Goethals het uitvoerend hoofd van het werk, die mij kort geleden te Hamburg een bezoek bracht, over het kanaal te spreken; hij verzekerde mij, dat bij een normalen gang van zaken in Augustus 1913 koopvaardijschepen van gewone afmetingen in kleinen getale het kanaal zouden kunnen passeeren. De officieele opening van het kanaal en openstelling ervan voor de Amerikaansche oorlogsvloot zal niet voor begin 1915 plaats vinden.

Resumeerende geef ik als mijn meening te kennen, dat het kanaal bepaald een groote vergemakkelijking en verplaatsing van het verkeer ten gevolge zal hebben. Eveneens zal men op een snellere economische ontwikkeling van de landen aan Amerika's West-kust kunnen rekenen. Maar tevens mag men niet vergeten, dat hier geen geheel onontgonnen veld meer ligt, doch slechts economisch gedeeltelijk ontwikkelde landen, die van een sneller en beter verkeer met Noord-Amerika en Europa zullen moeten profiteeren."

Berichten uit de Kolonie.

Onthulling.

Liefdadig hulpbetoon is een bekende eigenschap van onze goede Curaçaosche Bevolking. Het is een mooie karaktertrek waardoor ook de kleinen onder het volk dikwijls zich groot toonen en de algemeene achting afdwingen.

Is het nu niet teekenend, dat door gelden, hoofdzakelijk ingezameld onder de minder gegoede bevolking, het eerste monument op Curaçao werd opgericht, juist om de nagedachtenis te eeren van een man, die in deze echt Curaçaosche volksdeugd heeft uitgeschitterd?

Door zijn groote mannen te eeren, eert een volk zich zelf. Het ziet in zijn gevierde zonen de verpersoonlijking van eigen volkskarakter.

Zoo werd dan Woensdagmiddag de gedenkzuil onthuld, opgericht door *Het dankbare Volk Aan zijn edelen Weldoener*, Elias S. L. Maduro.

De spitszuil van wit marmer op een voetstuk van zwart marmer, te zamen 14 voet hoog, is een mooi Italiaansch werk, een sieraad voor onze stad, en geplaatst in een zeer goede omgeving, waar het werkelijk fraai uitkomt. De Commissie *Vox Populi* heeft eer van haar werk.

De onthulling werd bijgewoond door den H.E.G. Heer Gouverneur, vergezeld van zijn militairen adjudant, door de hoogere ambtenaren, voorname particulieren, de Pers, en een ontelbare menigte uit het volk. Het was een mooie manifestatie.

De Heeren E. B. Jesurun, M. de Leao Laguna, J. C. Palm en E. R. Moreno Brandao hielden schitterende redevoering, en respectievelijk in het Spaansch, Hollandsch, Papiamentsch en Spaansch, welke redenaars, beantwoord werden door den oudsten zoon van den Overledene, den Heer S. E. L. Maduro, die geroerd dank bracht aan den Heer Gouverneur, aan de Commissies, de Pers en allen aanwezigen voor de hooge eer aan zijn geliefden Vader bewezen.

Hoedenindustrie.

In dank ontvingen wij van den Schrijver, den Heer H. J. Cohen Henriquez, een brochure, bevattende het verslag van zijn reis naar het eiland Porto-Rico in opdracht van het Bestuur der Kolonie Curaçao gedaan in het belang der hoedenindustrie.

Dat boekje, met fototypen verlucht, bevat zeer veel, dat ons bewijst, hoe nuttig dergelijke reizen zijn voor de verdere ontwikkeling van onze volksindustrie.

De methode op Porto Rico toegepast bij het vlechten met Lataistroo is veel *winstgevender* dan die op Curaçao gebruikelijk.

Dit is al een heele nuttige ontdekking.

Het onderste gedeelte van den rand, dat van een hoed het meest in het oog valt, wordt daar ook netter afgewerkt, waardoor de hoeden er veel sierlijker uitzien.

Ook een niet te onderschatten voordeel.

Verscheidene apparaten en kleine nuttige gereedschappen, die bij ons totaal onbekend zijn, werden opgemerkt en de noodige aanteekeningen daaromtrent gemaakt.

Die gereedschappen en apparaten kunnen nu ook voor Curaçao besteld worden, en zoo wordt onze industrie en weer door vooruitgeholpen.

Veel, dat op Curaçao in praktijk zou kunnen worden gebracht, werd geleerd, voornamelijk wat het pletten en opmaken van hoeden betreft. De Heer Henriquez kwam reeds tot het gelukkig gevolg, dat de op Curaçao gevlochten middelsoort „Hipihapa" hoeden in prijs kunnen stijgen door toepassing der nieuwe methode.

En dat vinden wij nog de meest merkwaardige ontdekking, welke aan het grootste gedeelte onzer vlechtsters ten goede kan komen.

Waterleiding.

De Curaçaosche Waterdistilleerderij heeft gelukkig haar water weder voor het niet geabonneerde Publiek beschikbaar kunnen stellen.

Particulier Initiatief.

Opnieuw hebben wij een nieuwen motor-boot bewonderd. Een klein maar sterk sleepbootje van de Curaçaosche Handel-Maatschappij. Het pittige ding trok met gemak een zwaar beladen zeelichter.

Zoo moet het gaan! Ook de Handel moet zich meer modern gaan inrichten en het snel lossen en laden zooveel mogelijk bevorderen.

Wie volgt er nu?!

***

In „De Cur. Court." van gisteren lazen wij, dat dezelfde Curaçaosche Handel Maatschappij ook bezig is hare kaden en werven te verbeteren. Spoedig wordt daar tevens een moderne loods opgericht, terwijl het water langs alle kaden dezer Maatschappij op een diepte van 30 voet gebracht zal worden. Bravo!

Automobiel.

Alweer een en dan misschien nog een!

Maar de eerste is een heele mooie, een *Maxwell*. Hij is er nog wel niet, maar hij komt toch, en als hij eenmaal aan 't komen is, is hij er voor ge het weet.

Er zal nu spoedig een gebrek aan chauffeurs komen.

Kan een der reeds actief optredende chauffeurs er niet een paar opleiden. Wij bedoelen natuurlijk opleiden tot chauffeur-bestuurder. Een echte chauffeur, dat is, een gediplomeerd mecanicien is hier vooreerst nog niet te krijgen.

Maar zijn er nu geen ondernemende jongens, die het mecaniciens-vak aandurven. In de toekomst heeft Curaçao zeer zeker behoefte aan dergelijke vakkrachten. Reeds nu zou iemand er zich kunnen inwerken. De reparaties aan de nieuwe trams, motorbootjes en auto's zijn in het begin nog klein, maar juist daarom een uitstekende leerschool voor ondernemende jongens, die al de eerste beginselen van het vak kennen en zich praktisch en theoretisch verder kunnen bekwamen. Is er onder de militairen of de marine niet een vakman die op deze wijze een burgerbestaan wil vinden?

***

Er is een keur te wachten regelende het autoverkeer. Dezer dagen gebeurde er iets, waarop wij de aandacht willen vestigen.

Het kan zijn nut hebben en toepassing vinden in de toekomstige keur.

Op een avond van de vorige week hield de tram stil op een slecht verlicht punt om iemand uit te laten. De persoon was reeds opgestaan en zou afstappen, toen er plotseling hard werd gereden. Een auto kwam er voorbijsnorren. Had de persoon iets vlugger uit gestapt, of onder het rijden, dan zou hij zeker door de auto overreden zijn; de straat was te smal om uit te wijken en het waarschuwend signaal kon niet gehoord worden door het geluid, wat de trem zelf maakte.

Het uitstappen altijd aan den buizenkant verdient aanbeveling, dan kan men nooit onder een rijtuig of auto terecht komen. Maar de straat is daar erg laag en de tram wel wat hoog. Bejaarde menschen, die het minst vlug uit de voeten kunnen, zullen prefereeren midden op den weg uit te stappen, waar den afstand van de tree tot den grond niet zoo hoog is.

Zou de ondernemende Ondernemer van onze moderne trem niet eens zijn aandacht willen schenken aan deze moeilijkheid, welke een gevaar oplevert voor de passagiers?

Door de familie is alhier het droevig bericht ontvangen van het overlijden, te Amsterdam, van den heer

J. J. JONCKHEER,

gep. gezaghebber van St. Eustatius.

De ontslapene zag 27 November 1851 het levenslicht op dit eiland en werd alzoo ruim 60 jaar oud. Bij zijn afsterven bekleedde hij de betrekking van kanselier van het consulaat der V.S. van Venezuela te Amsterdam. Hij was ridder 3de klasse in de Orde van het Borstbeeld van den Bevrijder van Venezuela.

Aan de geachte bloed- en aanverwanten van den overledene betuigen wij onze innige deelneming in het door hen geleden verlies.

„De Vrijmoedige".

Waar is Castro?

De „Aap van de Andes" is er weer van door, zooals men weet. Eerst is ie naar Portugal gegaan en is nu weer op Tenerife. *El Mocho*, Grl. Hernandez, heeft zich bij Castro aangesloten en bereiden tegen Juli of Augustus een revolutie voor.

Erg vriendelijk van de Heeren, dat zij hun komst te voren laten aankondigen, dan kan President Gomez bij tijds de noodige maatregelen nemen om hen even vriendelijk te ontvangen.

Venezuela en Trinidad.

De Gouverneur van Trinidad, Z. Exc. George Le Hunte, heeft een bezoek gebracht aan Ciudad Bolivar en in het voorbijgaan President Gomez per Draadlooze allerhartelijkst gegroet, wat nog hartelijker werd beantwoord. In Ciudad Bolivar werd den Gouverneur plechtig ontvangen en werden betuigingen van wederzijdsche vriendschap afgelegd.

Prinses Juliana.

Dinsdag a.s. wordt het Prinsesje 3 jaar. De Burgerij zal zeer zeker op dien dag uiting geven aan haar gevoelen van eerbied en liefde voor het Koninklijk Huis, en de bizondere sympathie voor het kleine Prinsesje, dat hopen en bidden wij, flink groot zal worden, en lang en gelukkig leven.

De Gouverneur laat bekend maken, dat het bal, te geven ter eere der Prinses, uitgesteld is tot de terugkomst van Hr. Ms. *Zeeland*.

Maar zou het Curaçaosch Philharmonisch Orkest ons nu niet eens een kleine verrassing willen bezorgen ter eere van de Prinses?

Regenval.

gedurende de maand Maart 1912.

Fort Amsterdam	2.1	m.M.
Westpunt	1.8	„
Plantage Siberie	7.6	„
Klein Sta. Martha	7.6	„
Hoffi Abao	11.1	„
Cas Chikito	2 5	„
Groot St. Joris	5.	„
Klein St. Joris	0.	„
Santa Rosa	3.	„
Beekenburg	2.1	„
Noordkant	0.	„

't Is een treurig staatje. Maar, de laatste dagen wordt de lucht toch wat losser en vallen er heele kleine buitjes.

't Zijn nog maar proefregentjes, de groote flinke bui moet nog komen.

Wie weet, beleven we hier op Curaçao ook nog eens een groene Mei.

Officieele Berichten.

Mevr. H. Dinzey-Anslijn is, onder eervolle ontheffing uit de betrekking van onderwijzeres in nuttige handwerken aan de openbare school te Kleinbaai, benoemd als onderwijzeres voor nuttige handwerken aan de openbare school te Philipsburg op St. Martin N. G.

Aan den leider van den zeevaartcursus op Saba F. A. Simmons, is tot verder herstel van gezondheid, drie maanden verlofsverlenging verleend.

Aan den tijd. geneeskundige op St. Eustatius J. Morgan Griffith, is, om gewichtige redenen, drie maanden verlof verleend.

Het door den Gezaghebber van St. Martin N. G. verleend verlof van zestien dagen tot herstel van gezondheid aan den kommies 1ste klasse der belastingen aldaar G. A. Huith; zoomede de tijd. aanwijzing van A. R. W. G. Brouwer voor de waarneming der betrekking van kommies der belastingen zijn door den Gouverneur goedgekeurd.

Aan den Chef van het kuststation voor D. F. op Bonaire, J. W. P. Peiliker, is om gewichtige redenen veertien dagen verlof verleend; en de telegrafist bij het kuststation voor D. T. alhier, F. H. P. Schrils is gedurende den verloftijd van Peiliker belast met diens functien op Bonaire.

Bij Gouvernements-beschikking is bepaald, dat op den verjaardag van Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana op Dinsdag, den 30sten dezer, bij zonsopgang, op het vallen van een kanonschot van het fort Nassau, de vlaggen op de openbare gebouwen, de forten op dit eiland en op de Gouvernementsvaartuigen zullen worden geheschen, en met zonsondergang op een gelijk schot zullen worden nedergehaald.

De adjunct-commies ter Gouvernements-Secretarie, C. J. Debrot, is eervol ontheven van de functien van hulpambtenaar van den Burgerlijken Stand in het stadsdistrict op Curaçao en overgeplaatst naar het parket van den Procureur-generaal als ambtenaar van politie; en de klerk Jac. F. Haayen, wordt op den dag na zijne aankomst op Curaçao werkzaam gesteld ter Gouvernements-Secretarie en benoemd tot hulpambtenaar van den Burgerlijken stand in het stadsdistrict op Curaçao.

Muziekuitvoering.

Overzijde Zondagavond 7.30.

PROGRAMMA.

1. Unser Kaiser Friedrich Marsch F van Blon
2. Adieux a Cordeue Ouverture Guillement
3. L'Aurore Valse C Faust
4. Fantaisie sur Richard coeur de lion Grety
5. Le Regiment de sambre et meuse Pas Red [1e uitv] Rauski
6. Fantaisie sur la fille du regiment Donizetti
7. Largo van Handel
8. El Cigarillo Japonés Danza [1e uitv] Santaella

Marktbericht van den Curacaoschen Handelsbond.

Van 29 Maart 1912.

AARDNOTEN (Pindas) per KG.		0.22
ZOUT per vat van 130 K.G.	f	0.80
DIVIDIVI per K,G	„	0.05½
ORANJESCHILLEN per KG. 1st kw.	„	0.70
id. per KG. 2e kw.	„	0.60
HUIDEN per K.G	„	0.60
GEITENVELLEN per K.G	„	1.20
WOL per K.G	„	0.12
SCHAPENVELLEN per stuk	„	0.50
BEENDEREN per K.G	„	0.02
RECINUS–ZAAD per K.G	„	0.05
STROOHOEDEN (hipijapa):		
Kwaliteit No, 1 per dozijn	„	4.—
„ „ 1 (gebleekt) „ „	„	4,12½
„ „ 2 „ „	„	5.50
„ „ 3 „ „	„	— —
„ „ 3 „ „	„	——
„ „ 4 „ „	„	7.—
„ „ 5 „ „ (OLA)	„	——
„ „ 6 „ „	„	7.50
„ „ 7 „ „	„	9—
„ „ 8 „ „ (OLA)	„	9—
„ „ 9 „ „	„	12.50
„ „ 10 „ „ (OLA)	„	12.—
„ „ 11 „ „	„	12.50
„ „ 12 „ „ (OLA)	„	13.50
„ „ 13 „ „	„	
„ „ 14 „ „ (OLA)	„	15—
„ „ 15 „ „	„	

Ratten en Muizen.

Gedurende de laatste 8 dagen werden in het fiscalaat aangebracht en door middel van petroleum verdelgd

101 ratten

59 muizen.

Buitenland.

DUITSCHLAND.

Den eenen dag overheerschen in het politieke concert der Europeesche mogendheden liefelijk harpgetokkel en zoete fluittonen als symbolen en beloften van vrede, den anderen dag klinken, luid boven alles uit, de doffe dreun van de pauken en fel trompetgeschetter als een dreigende herinnering aan het voortdurende bestaan van het gevaar van oorlog. Na de Marokko-krisis de befaamde rede van Lloyd George en de demonstratieve debatten in den Duitschen Rijksdag, het bezoek van lord Haldane, de vredesduif met het olijftakje. Na Haldane's bezoek de marine-rede van minister Churchill en in aansluiting daarbij de mededeelingen van de „Norddeutsche Allgemeine" — het hoog-officieuze regeeringsblad — over de nieuwe militaire en maritieme wetsvoorstellen. Er is, volgens dit blad, bij de doorvoering van de wet van 1911 op het vredes-effectief, haast. En daarom zal worden overgegaan tot het snelst mogelijke vermeerdering der vredes-

sterkte met 29.000 man, terwijl te gelijkertijd ook voorzieningen getroffen zijn tot soldijverhooging.

De voorstellen van het departement van marine betreffen de vorming van een derde actieve eskader o. a. door den geleidelijken aanbouw van drie slagschepen en twee kleine kruisers en door het meer in dienst houden van drie slagschepen, drie groote en drie kleine kruisers.

In het geheel zal voor leger en vloot te zamen dit jaar 97 millioen en het volgende jaar 124 millioen mark geëischt worden.

Wat speciaal de vloot betreft, zullen de vermeerderde uitgaven bedragen: 15 millioen in 1912, 28 millioen in 1913, 38 millioen in 1914, 43 millioen in 1915. En deze nieuwe uitgaven moeten gedekt worden door het overschot van het jaar 1911, het eventueele overschot van 1912 en de inkomsten die verkregen zullen worden door het afschaffen van de wijdvermaarde „Liebesgabe”, m. a. w. de hervorming van de brandewijnbelasting. Met de beste wenschen voor het welslagen van dit plan en voor een vriendelijke ontvangst ervan in den Rijksdag is Keizer Wilhelm onlans vertrokken op reis naar Weenen, Venetië en Korfoe. Der Bethmann wird's schon machen! Hij zit intusschen leelijk met de gebakken peren. Een verwarde, hem over het algemeen niet gunstig gezinde Rijksdag, groote onkosten in het verschiet en geen geld genoeg. Want dat de nieuwe uitgaven voor leger en vloot met de hierboven opgenoemde middelen gedekt kunnen worden, gelooft eigenlijk niemand. Vandaar dat niettegenstaande het feit, dat Wilhelm II onlans zijn hoofdstad een vroolijk „auf Wiedersehen!” heeft toegeroepen, de geruchten over een binnenlandsche krisis, maar niet willen verstommen. De „Tägliche Rundschau” verzekert dat Von Bethmann Hollweg na de Rijksdagverkiezingen zijn ontslag gevraagd heeft, hetgeen echter niet door den keizer werd ingewilligd. Veel geloof wordt nu gehecht aan het gerucht, dat Von Bethmann zal aftreden zoodra de keizer terug is. De Rijkskanselier moet n. l. louter om de reisplannen van den keizer niet in de war te brengen, er in toegestemd hebben, nog zoolang zijn functie te blijven waarnemen. Doch tijdens de Kieler-week, den klassieken tijd voor de meest ingrijpende besluiten, zou zijn opvolger benoemd worden.

Baron Von Hertling verklaarde ook in de Beiersche Kamer, als antwoord op een interpellatie van den afgevaardigde Casselmann, dat bij de beraadslagingen van den Bondsraad over de dekking der uitgaven voor leger en vloot de successie-belasting in haren vorm van het jaar 1909 in het geheel niet meer ter sprake was gekomen, zoodat hij volstrekt niet in staat was geweest haar te bestrijden. Hij had echter, evenals de vertegenwoordigers van andere regeeringen, in het algemeen als zijn meening te kennen gegeven, dat de vroeger ingediende successie-belasting thans, indien de politieke toestand het veroorloofde, tot stand zou komen. Hij kon zich op het standpunt, hetwelk hij vroeger persoonlijk tegenover de successie-belasting had aangenomen, thans, nadat de Beiersche regeering haar in 1909 had toegestaan, niet langer handhaven. Daarom zou de successie-belasting, indien zij ter sprake ware gekomen, niet afgestuit zijn op den tegenstand van Beieren. Deze verklaring werd door de linkerzijde met applaus begroet.

Hoe nu? liet de rijkskanselier onlangs niet door de „Norddeutsche” met de meeste beslistheid verklaren dat, naar uit de gezindheid van den Bondsraad bleek, alle regeeringen tegen de successie-belasting waren? Daarop heeft eerst den Woensdag de Saksische minister van Financiën een verklaring afgelegd, die — voor zoover zijn land betreft — met Von Bethmann's mededeeling volkomen in strijd schijnt. En thans komt als nummer twee minister-president Von Hertling een dementi leveren namens Beieren!

Een artikel tegen den Duitschen Kroonprins.

Veel opzien baart in geheel Duitschland — en men behoeft geen ziener te zijn, om te voorspellen, dat het einde der beschouwingen dienaangaande nog lang niet uit is — een artikel van zekeren heer Günther von Vielrogge, — wiens naam ons tot heden onbekend was, in het pas verschenen nummer van het tijdschrift „Türmer”. De schrijver begint met te verklaren, dat hij overtuigd is, dat Duitschland's kroonprins in de meening verkeert zijn land volgens plicht en geweten te dienen. Echter, zoo vervolgt von Vielrogge niet alle ernstige mannen zullen instemmen met de wijze, waarop de prins de eischen van den dienst vervult. Werkelijken militairen dienst heeft hij nooit en nergens vervuld, voordat hij verleden jaar in September het commando over het regiment lijfhuzaren in Langfurt op zich nam. Menige Pruisische officier meende, dat het nu eindelijk beter zou worden. Want geen positie in het leger geeft zooveel werk en verantwoordelijkheid als het commando over een regiment. Doch de verwachtingen, die men aan de benoeming van den kroonprins knoopte, werden niet vervuld. Hij is veel te dikwijls met verlof. De vraag is: of hij sedert het aanvaarden van het commando eigenlijk ooit heeft dienst gedaan?

„Onmiddellijk na zijn benoeming ging de prins vier weken op reis, om te jagen. Dadelijk na zijn terugkomst in het garnizoen, ging hij naar Berlijn, waar hij den Rijksdag de bekende Marokko-debatten bijwoonde, en vliegoefeningen ging zien. In het begin van December ging hij naar Silezië om te jagen, en einde December was hij weer te Berlijn. Tusschen die beide reizen was hij ziek, en moest hij zelfs met de Kerstdagen zijn kamer houden; maar heel ernstig schijnt die ziekte niet te zijn geweest.

Want na de feestdagen kon men in de Berlijnsche bladen lezen, dat de prins ijverig aan wintersport deed.

„Einde Januari was de prins weer te Berlijn, om den verjaardag van den keizer en de doop van zijn vierden zoon bij te wonen, en toen ging hij onmiddelijk naar Zwitserland. Hier volgde hij met de kroonprinses ijverig de wintersport-oefeningen en dat hij er niet zoolang bleef als hij van plan was, is alleen daaraan te wijten, dat hij bij het hockey-spelen op het ijs uitgleed en zijn wang kwetste.

„Op 6 Maart zag zijn regiment hem eindelijk weer eens terug. Toen werd het herhaaldelijk uitgestelde groote winterbal in het Danziger Hof gegeven.

„Zoodat de kroonprins meer afwezig is geweest, dan aanwezig bij zijn regiment!

„Nu moge men zeggen, dat de vervanging niet veel nadeel voor den dienst zal hebben opgeleverd: want er is wel voor gezorgd, dat de officier, aangewezen om den kroonprins te vervangen, een buitengewoon flinke persoonlijkheid is. Maar ook deze moet nog ervaring opdoen voor het aanvoeren van het regiment. En bovendien zijn er tal van dingen, die die regimentscommandant zelf moet regelen. En ten slotte moet men niet meenen, dat in Pruisen de regiments-commandanten slechts benoemd worden, om hun regiment door een ander te laten commandeeren. Dit geldt vooral voor den kroonprins, die nog meer dan andere officieren verplicht is, zich in het wezen van den militairen dienst in te werken, opdat hij later, bij de beoordeeling van militaire zaken, niet steeds behoeft af te gaan op de niet onfeilbaar gelukkig gekozen raadgevers, maar geleerd heeft op eigen beenen te staan.”

Niemand zal ontkennen, dat den toekomstigen heerscher over het Duitsche Rijk en het Koninkrijk Pruisen, hier harde noten worden te kraken gegeven, en dat Herr von Vielrogge blijk geeft van meer dan gewonen durf, door Z. K. H. kalmpjes, maar tegelijkertijd zoo ongezouten de waarheid te zeggen.

Maar hoe de Kroonprins zelf deze philipica van een „vriend, die hem zijn feilen toont” zal opvatten, en vooral wat „Papa er van zal zeggen”, dàt dient te worden afgewacht. En wij, evenals wellicht onze lezers, zijn daaromtrent niet vrij van nieuwsgierigheid.

Advertentien.

INGEZONDEN MEDEDEELINGEN

Las propiedades alimenticias y nutritivas del aceite de higado de bacalao dependen en absoluto de las grasas que entran en la composición natural del aceite. Estas grasas son digeridas y asimiladas con mucha más facilidad que las otras, debido á la presencia en el aceite de bacalao de ciertos compuestos lerevados del hígado, que permiten la pronta emulsificación del aceite por los fluidos del estómago — y hacen que su absorción por la membrana mucosa se lleve á efecto con más facilidad y con más rapidéz que la de ninguna otra grasa.

Como se ha pretendido por algunos industriales recomendar el aceiet de petróleo como un sustituto de aceite de hígado de bacalao, debemos advertir por el bien de los mismos enfermos, que el aceite de petroleo es una substancia mineral, que si se usa internamente es expelida íntegra por las evacuaconies intestinales, causando á la larga inflamación de las vías digestivas.

HAVEN-NIEUWS.

VAN 20 APRIL — 4 MEI.

Schip	Kapitein	Aankomst	van	Vertrek	naar
Philadelphia	H Highborn	23 April	La Guayra	24 April	New-York
Zulia	S S Morris	27 „	New-York	27 „	Maracaibo
Zulia	„	2 Mei	Maracaibo	2 Mei	New-York
Caracas	Furst	2 „	New-York	2 „	La Guayra
Merida	A Johanson	24 April	Maracaibo	24 April	Maracaibo
Merida	„	29 „	Maracaibo	29 „	La Guayra
Merida	„	1 Mei	La Guayra	2 Mei	Maracaibo
Pr. Willem V	J A Arents.	20 April	New York	22 April	Amsterdam
Prins Willem III	J P v|d Borden	27 „	Amsterdam	28 „	New-York
Oranje Nassau	G D Nieman	5 Mei	New-York	6 Mei	Amsterdam
Città di Toirno	A Poggi	24 April	Genova	24 April	Colón
Nestorian	Baker	21 „	Tucacas	22 „	Liverpool
Sachsenwald	M Malchow	25 „	Pto Colombia	29 „	Hamburg
Odenwald	H Rose	27 „	Hamburg	28 „	Pto Colombia
Città de Torino	A Poggi	4 of 5 Mei	Colón	5 of 6 Mei	Genova

Schoeners.	Aankomst.	van	Schoeners.	Vertrek	naar
Dreadnought	20 April	Aruba	*Olinda H*	20 April	Rio Hacha
Frieda H	20 „	Maracaibo	*Dreadnought H*	24 „	Aruba
Olga Lucila H	22 „	Rio Hacha	*Margareta S*	24 „	Maracaibo
Hottiep I	23 „	Saba	*Ana Sofia*	24 „	Maracaibo
Electra H	25 „	Maracaibo	*La Preferida*	25 „	Maracaibo
El Dorado V	25 „	Maracaibo	*Jane V*	25 „	Bonaire
Gacela H	25 „	Maracaibo			